

Bundesverband der Deutschen
Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI)

ATRIUM Friedrichstr. 60
10117 Berlin
+49 (0)30 206140-0
kontakt@bdli.de
www.bdli.de

Geschäftsjahr 2021


BRANCHENDATEN DER DEUTSCHEN
LUFT- UND RAUMFAHRTINDUSTRIE

ANNUAL REPORT 2021



Online lesen



BDLI  Bundesverband der Deutschen Luft-
und Raumfahrtindustrie e. V.

2021 – ALLGEMEINE BRANCHENLAGE

Die Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland hat im zurückliegenden Geschäftsjahr 2021 erneut unter den Folgen der Corona-Krise gelitten.

Die Umsätze im vergangenen Jahr blieben mit 31,4 Milliarden Euro auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres (31,5 Mrd Euro). Die Gesamtzahl der Beschäftigten sank von insgesamt 105.000 (2020) um 5.000 auf 100.000. Dies gab der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) in Berlin bekannt.

Krise der zivilen Luftfahrt dauert massiv an – Startbahn für klimaneutrales Fliegen

Lag der Umsatz in dem größten Segment der Branche 2019 noch bei 32 Milliarden Euro, waren es 2020 nur noch knapp 22 Milliarden Euro. In 2021 hat sich der Wert mit wieder 22 Milliarden Euro stabilisiert. Die Systemhersteller waren ebenso wie die tief gestaffelte, bundesweit beheimatete Zulieferkette auch in 2021 massiv vom Einbruch des internationalen Reiseverkehrs und dem damit verbundenen niedrigen Bedarf an neuen Verkehrsflugzeugen betroffen.

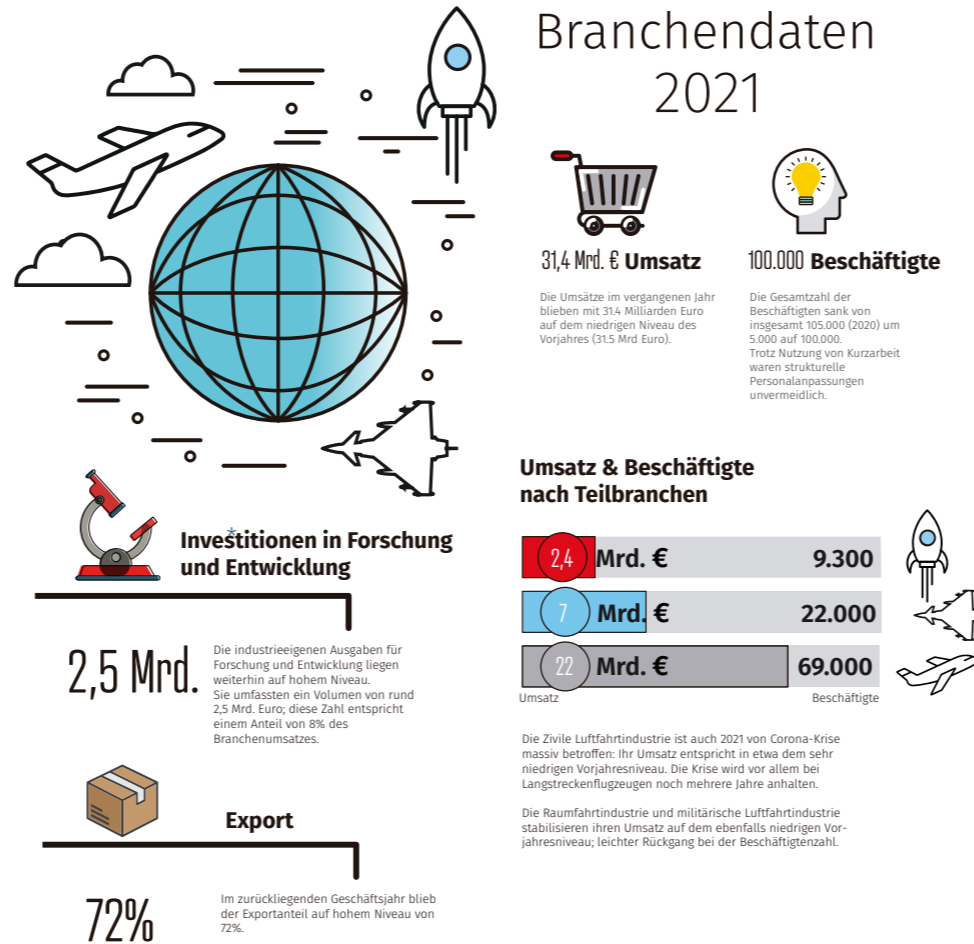
Die Beschäftigtenzahl nahm um weitere 4.000 auf 69.000 Beschäftigte ab. Hauptursache sind notwendige strukturelle Anpassungsmaßnahmen, die speziell im Bereich der Produktion von Langstreckenflugzeugen nicht mehr durch Kurzarbeit abgefangen werden können. Hier ist mit einer Normalisierung des Marktes erst 2024/2025 zu rechnen. Jedes sechste Verkehrsflugzeug weltweit wird in Deutschland endmontiert und ausgeliefert, und an jedem weltweit ausgelieferten Flugzeug ist die mittelständisch geprägte Zulieferindustrie beteiligt.

„Wir nutzen die Krise als Chance. Das grüne Fliegen ist die Zukunft, und sie hat bereits begonnen. Unser erklärtes Ziel ist, dass das klimaneutrale Flugzeug der Zukunft in Europa und in Deutschland entwickelt und gebaut werden wird,“ so BDLI-Präsident Dr. Michael Schöllhorn. „Deshalb setzt sich der BDLI stark für Forschungsmittel und Finanzierung von Technologie-Demonstratoren ein. Das Know-how für die Technologien für Flugzeuge der Zukunft ist an den Standorten in Deutschland vorhanden. Nur eine klimaneutrale Luftfahrt behält ihre Lizenz zum Wachsen und kann nachhaltige Mobilität dauerhaft gewährleisten. Dazu bedarf es zielgerichteter und weitsichtiger Investitionen in alle technologischen Aspekte rund ums Fliegen: In neuartige Antriebe ebenso wie integrierte Flugsysteme, leistungsfähige Leichtbaustrukturen und Digitalisierung und nicht zuletzt nachhaltige Flugkraftstoffe. Dazu zählt auch der Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur“.

Raumfahrtindustrie

Die Umsätze in der Raumfahrtindustrie sind mit 2,4 Milliarden Euro konstant geblieben. Corona-bedingt gab es weiter Herausforderungen in der Lieferkette und zudem weniger Starts europäischer Trägerraketen. Die Zahl der Beschäftigten ist um 3% auf 9.300 Beschäftigte zurückgegangen. Dies steht insbesondere im Zusammenhang mit dem bevorstehenden und etwas verzögerten Übergang von der Ariane 5 zur neuen Ariane 6-Trägerrakete.

Die Raumfahrt hat im zurückliegenden Jahr einmal mehr ihren Nutzen für Mensch und Umwelt sowie ihre souveränen Fähigkeiten bewiesen. Mit den Satelliten der deutschen Raumfahrtindustrie wurden neue große Erfolge in der Erforschung des Klimawandels erreicht, die unverzichtbare Beiträge für den Klima- und Umweltschutz sowie eine nachhaltige Wirtschaft und Gesellschaft leisten.



Gerade vor dem aktuellen Hintergrund des Krieges in der Ukraine zeigt sich zudem die strategische Relevanz der Raumfahrt sowie die Notwendigkeit einer europäischen, satellitengestützten und sicheren Konnektivität. Die Erhöhung des Nationalen Programms für Weltraum und Innovation auf 500 Mio. Euro p.a. ist dabei unverzichtbar, um mit europäischen und internationalen Partnern die Raumfahrt von morgen führend gestalten und die deutsche Raumfahrtindustrie weiterhin weltweit wettbewerbsfähig aufstellen zu können.

Militärische Luftfahrtindustrie

Das Segment der militärischen Luftfahrtindustrie verzeichnete einen konstanten Umsatz von 7 Milliarden Euro bei gleichzeitig leichter Reduzierung der Beschäftigtenzahl um 4 % von 22.900 auf 22.000.

Im zurückliegenden Geschäftsjahr konnten gleich mehrere Großvorhaben in die Umsetzung gebracht werden, die durch ihre hohe Lieferanten-Beteiligung auch wirtschaftliche Absicherung der Zulieferkette bedeuteten. Hier ist in erster Linie die Entwicklung und Beschaffung des Systems Persistent German Airborne Surveillance Systems (PEGASUS) zur Schließung der Fähigkeitslücke Signalerfassende Luftgestützte Weiträumige Überwachung (SLWÜA), diverse Radar- und Sensorikmaßnahmen (Land/See) und die parlamentarische Bewilligung für die europäische EuroMALE-Drohne sowie die deutsch-französisch-spanische Kooperationsvereinbarung für Forschungs- und Technologieaktivitäten im Rahmen einer gemeinsamen Entwicklung und Beschaffung eines zukünftigen Kampfflugzeugsystems „Next Generation Weapon System (NGWS)“ in einem „Future Combat Air System (FCAS)“ zu nennen. Insbesondere der Vertrag für die Demonstratorphase 1B/2 des europäischen Leuchtturmvorhabens hat wegweisende Bedeutung. Nun muss die Ausgestaltung weiterer strategischer Vorhaben folgen, mit besonderem Augenmerk auf FCAS (Future Combat Air System). Es gilt für unsere Mitgliedsunternehmen, für die Bundesrepublik Deutschland und für die Bundeswehr Technologien und Fähigkeiten weiterzuentwickeln

BDLI-Präsident Schöllhorn: „Unser Ziel ist, unseren Soldatinnen und Soldaten die bestmögliche Ausrüstung zur Verfügung zu stellen. Dafür braucht unsere Industrie ein Fundament an Planungssicherheit. Einsparungen bei den Programmen bedeuten für die technologische und industrielle Position sowie für die Souveränität Deutschlands in Europa und der Welt unmittelbare negative Konsequenzen.“

Leichter Rückgang im Export – weiterhin hohe industrieeigene F&E-Quote

Im zurückliegenden Geschäftsjahr blieb der Exportanteil mit 72% sehr hoch (Vorjahr 74%).

Die industrieeigenen Ausgaben für Forschung und Entwicklung liegen weiterhin auf hohem Niveau. Sie umfassten ein Volumen von rund 2,5 Mrd. Euro; diese Zahl entspricht einem Anteil von 8 % des Branchenumsatzes.